٦٢

الاستثمار الأجنبى

فى المرافق العامة الإقتصادية

وفقا لعقود الـ B. O. T.

البناء والتشغيل ونقل الملكية

د. جابر جاد نصار

كلية الحقوق - جامعة القاهرة

فبراير ٢٠٠٣

ازدادت أهمية العقود الإدارية فى العصر الحديث سواء على المستوى الداخلى نظراً لاتجاه الدولة إلى الاقتصاد الحر والاعتماد أساساً على القطاع الخاص. ففى ظل هذا النظام بدت بعض العقود الإدارية أسلوبا للخصخصة. فعوضا عن بيع وحدات قطاع الأعمال العام فإن الدولة تستطيع عن طريق عقد الالتزام وغيره من عقود الخدمات أن تعهد بإدارتها إلى القطاع الخاص وفقا لنظام يتفق عليه أطراف العقد. هذا فضلاً عن وظيفة العقد الأساسية والتى عن طريقه يكون للإدارة أن تتعاقد على شراء المنقولات أو على مقاولات الأعمال أو النقل أو تلقى الخدمات والدراسات الاستشارية والأعمال الفنية.

وعلى المستوى الدولى ؛ فإن اتجاه النظام الدولى إلى العولمة وتحرير التجارة الدولية بين الدول وكفالة حرية تداول رؤوس الأموال بين الدول المختلفة. بدا معه العقد الوسيلة الأساسية لذلك واهتمت لجان الأمم المتحدة فى إطار مشروعات قوانين نموذجية تدعو الدول للأخذ بها وذلك للتقريب بين النظم القانونية المختلفة حتى تضمن هذه الآليات تشجيع الاستثمار وانتقال رؤوس الأموال بين دول العالم وفى هذا الإطار نشأت صور جديدة وأنظمة قانونية حديثة مثل التحكيم والبوت وعقود الفيدك وغيرها.

هذه الآليات الحديثة أصبح الأخذ بها ضرورة إذ أنها أصبحت آلية مهمة من آليات الاستثمار الأجنبى ونقل التكنولوجيا بين الدول. وعقود البناء والتشغيل ونقل الملكية أحد هذه الآليات ؛ وهى تعنى أن شركة المشروع تقوم ببناء مرفق عام وتشغيله مدة العقد ثم بعد ذلك تنقل ملكيته إلى الدولة المضيفة. وهى فكرة ليست جديدة تماما فقد كان أول تطبيق لهذه العقود منذ ما يزيد عن قرن من الزمان يتمثل فى عقد التزام قناة السويس وقد أبرم لتسعة وتسعين عاماً .

وإذا كان لعقود البوت منافعها الاقتصادية فإن لها أيضا مخاوفها ومخاطرها سواء من الناحية الاقتصادية أم من الناحية السياسية. ويبقى فى نهاية الأمر تحقق هذه المنافع أو توقى هذه المخاوف مرتبط بضرورة ضبط اللجوء إلى هذه الوسيلة.

وتأتى هذه الدراسة فى ظل تطبيقات متزايدة لعقود البناء والتشغيل ونقل الملكية B.O.T فى مصر فى مجالات عديدة تشكل مفاصل رئيسية للاقتصاد القومى مثل المطارات ومحطات المياه والصرف الصحى والكهرباء والبترول والطرق وغير ذلك.

الأمر الذى يؤكد أهمية الدراسة وضرورتها.

وسوف نلقى الضوء على بعض جوانب هذا النظام وبعض التطبيقات التى حدثت فى مصر عبر النقاط الآتية :

أولا : ماهية عقود البناء والتشغيل ونقل الملكية B.O.T

ثانيا : أشكال عقود البوت.

ثالثا : الطبيعة القانونية لعقود البوت.

رابعا : عقود البوت بين المنافع والمخاوف.

خامسا : غياب التنظيم التشريعى الشامل لعقود البناء والتشغيل ونقل الملكية واللجوء إلى المعالجة الجزئية.

أولاً : ماهية عقود البناء والتشغيل ونقل الملكية B.O.T.

تمثل عقود البوت بتفريعاتها الكثيرة أطواراً جديدة ومستحدثة من العقود الإدارية. وقد تكون بعض هذه الصور عرفت قديما - كما سوف يتضح لنا فيما بعد - إلا أنه من الملاحظ أن هذه العقود قد تعددت صورها فضلاً عن كثافة اللجوء إليها وهو أمر فرضه الواقع. ولذلك يبقى مهماً تحديد ماهية هذه العقود سواء بتعريفها أم بتحديد أهم صورها، وكذلك تحديد طبيعتها القانونية، وما يترتب عليها من منافع للدولة المضيفة وما يرتبط بها من مخاوف. ثم بعد ذلك ينبغى تحديد الإطار القانونى لعقود البوت.

تعريف عقود البناء والتشغيل ونقل الملكية الـ B.O.T.

يقصد بمشروعات البوت تلك المشروعات التى تعهد بها الحكومة إلى إحدى الشركات وطنية كانت أو أجنبية وسواء أكانت شركة من شركات القطاع العام أم القطاع الخاص (وتسمى شركة المشروع) ؛ وذلك لإنشاء مرفق عام وتشغيله لحسابها مدة من الزمن ثم نقل ملكيته إلى الدولة أو الجهة الإدارية.

وإصطلاح البوت B.O.T هو إختصار لكلمات إنجليزية ثلاث: البناء Build والتشغيل Operate ونقل الملكية Transfer وعَرفت لجنة الأمم المتحدة للقانون النموذجى (الانسترال) عقود البناء والتشغيل ونقل الملكية بأنها شكل من أشكال تمويل المشاريع تمنح بمقتضاه حكومة ما لفترة من الزمن أحد الاتحادات المالية الخالصة، ويدعى شركة المشروع امتيازا لتنفيذ مشروع معين، وعندئذ تقوم شركة المشروع ببنائه وتشغيله وإدارته لعدد من السنوات وتسترد تكاليف البناء وتحقق أرباحاً من تشغيل المشروع واستغلاله تجارياً، وفى نهاية مدة الامتياز تنتقل ملكية المشروع إلى الحكومة(٢) .

وتتبدى المميزات الأساسية لنظام عقود البناء والتشغيل ثم إعادة الملكية B.O.T فى أنه يقدم حلاً لمشكلة تمويل مشروعات البنية الأساسية دون أن تضطر الدولة إلى اللجوء للاقتراض أو فرض مزيد من الأعباء على مواطنيها.أو تحميل الموازنة العامة مزيداً من الأعباء.

وفضلاً عن ذلك، فإن هذا النظام يمكن الحكومة أو الجهة الإدارية من تقديم خدمة أساسية للمواطن بإنشاء المرافق العامة.

وعقود البناء والتشغيل ونقل الملكية وجدت مجالات عديدة أهمها (٣):

١- مشروعات البنية الأساسية المتعلقة بالمرافق العامة الأساسية والتى كانت تضطلع الدولة بالقيام بها أساساً، من أمثلة ذلك المطارات ومشروعات الطرق والكبارى ومحطات الكهرباء.

٢- المجمعات الصناعية : حيث يعهد إلى القطاع الخاص بإنشاء هذه المجمعات وإدارتها ثم إعادتها بعد انتهاء مدة العقد إلى الدولة. على أنه من الملاحظ أن القطاع الخاص لا يقبل على مثل هذه المشروعات. بنظام البوت B.O.T .

٣- استغلال واستصلاح الأراضى المملوكة للدولة ملكية خاصة كإقامة مشروعات التنمية العمرانية أو استصلاح الأراضى الزراعية أو إقامة مشروعات رى أو غير ذلك.

على أنه يلاحظ أن المجال الرئيسى الذى طبقت فيه عقود البناء والتشغيل وإعادة الملكية هو إنشاء المرافق العامة مثل إنشاء المطارات أو محطات الكهرباء أو محطات المياه.

وإذا كان نظام البوت B.O.T ومشتقاته قد ارتبط ظهوره بهذه الكثافة مع اتجاه اقتصاديات دول العالم المختلفة - ومنها مصر - إلى الاقتصاد الحر، والاتجاه نحو خصخصة القطاع العام. فإنه ليس نظاماً جديداً تماماً، وإنما هو نظام قديم ترجع نشأته إلى منتصف القرن التاسع عشر وأوائل القرن العشرين (٤) فقد نشأت فى فرنسا على شكل عقود امتياز المياه (بيريه اخوان). وفى مصر كان مشروع قناة السويس وبلغت مدته تسعاً وتسعين سنة وهو يعد أول مشروع بوت فى مصر، وتبعه مشروعات أخرى كثيرة مثل شركة ليبون للغاز، وشركة سكك حديد الدلتا الضيقة وشركة مصر الجديدة وواحات عين شمس، وشركة المقطم والمنتزه وشركة ماركونى للراديو والتلفونات وشركة الترام

والاتوبيس، وشركة كافورى للنقل فى الدلتا وشركة ترام الاسكندرية وشركة أبو رجيلة للنقل العام بالقاهرة(٥).

وعقد البناء والتشغيل ونقل الملكية يعتبر فى حقيقته مجموعة من العقود المركبة أى أن العقد يتضمن فى داخله حزمة من التعاقدات المختلفة والمتعددة الأطراف. وحتى يمكننا فهم طبيعته القانونية فإننا سوف نلقى الضوء على طرفىْ هذا العقد. وهما الجهة الإدارية وشركة المشروع.

الجهة الإدارية :

فالطرف الأول فى عقد البناء والتشغيل وإعادة الملكية هو الجهة الإدارية وهى الحكومة أو إحدى الوحدات التابعة لها. ورغم وضوح معنى الجهة الإدارية التى تكون طرفاً فى العقد فإن الأمر يستدعى توضيح بعض الأمور كما يلى(٦) :

١- إن مفهوم الإدارة التى يستلزم أن، تكون طرفا فى العقد الإدارى يشمل الأشخاص المعنوية العامة، وهى إما أشخاص إقليمية أى تحدد على أساس إقليمى، كالدولة والمحافظات والمراكز والمدن والأحياء وإما أشخاص مرفقية تحدد على أساس ممارسة نوع معين من النشاط مثل الهيئات العامة وإما أشخاص عامة مهنية كالنقابات والتى اعترف لها القضاء الإدارى سواء فى فرنسا أم فى مصر بالشخصية المعنوية.

٢- تكون الجهة الإدارية - بالوصف السابق - طرفاً فى العقد إذا أبرم بين شخصين من أشخاص القانون الخاص إذا كان أحد أطرافه يتعاقد لحساب شخص معنوى عام. ففى مثل هذه الحالة يكون الشخص الخاص وكيلا عن الإدارة يتصرف لحسابها ويعمل نيابة عنها فى إبرام العقد، وقد تكون ضمنية تستخلص من صياغة العقد وظروف تنفيذه. وعلى الرغم من استقرار القضاء الإدارى فى مصر وفرنسا على ذلك، تطبيقاً للقواعد العامة فى الوكالة فإن تصور حدوث هذا الفرض يكون صعبا ؛ وذلك راجع إلى تعقد الاتفاقات المتعلقة بعقود البناء والتشغيل ونقل الملكية.

على أن التساؤل الذى يطرح نفسه فى هذا المقام هو هل يجوز الالتجاء إلى نظام البوت B.O.T لتنفيذ مشروعات لصالح القطاع الخاص ؟ بمعنى أن الجهة الإدارية لا تكون طرفاً فى العقد.

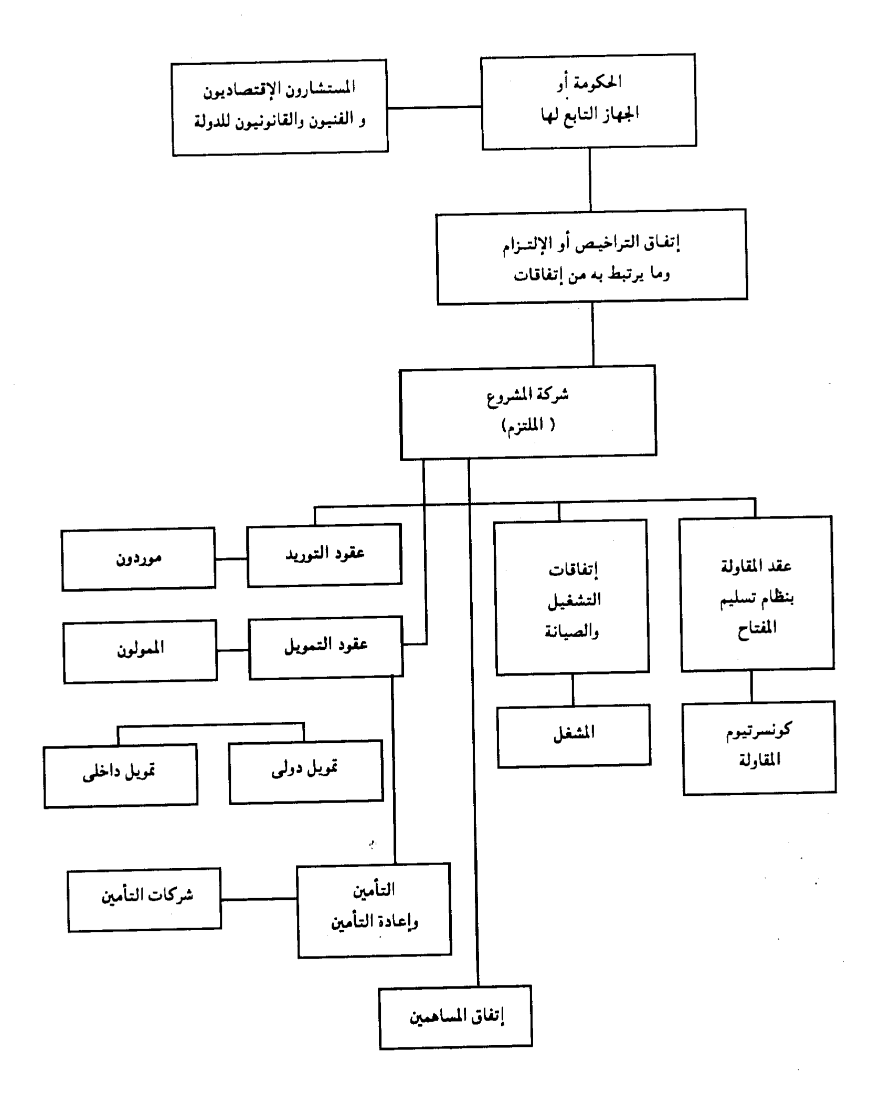
يذهب البعض(٧) - بحق - إلى أنه ليس هناك فى المنطق القانونى ما يمنع حدوث ذلك ؛ كأن يلجأ أحد النوادى أو إحدى الجمعيات الخاصة أو شركة من شركات القطاع الخاص إلى إبرام عقد بوت. ذلك أن هذه العقود هى عقود جديدة وتعتبر وسيلة مشروعة لتلبية احتياجات هذه الجهات أو الشركات. على أن هذا العقد يكون فى كل أحواله عقداً مدنيا يخضع فى أحكامه لما اتفق عليه الأطراف وقواعد القانون المدنى.

٢- شركة المشروع :

تعتبر شركة المشروع الطرف الرئيسى الثانى فى عقود البناء والتشغيل ونقل الملكية. وهى التى تلتزم بأن تبنى وتشغل وتنقل ملكية المشروع بعد انتهاء مدته إلى الدولة مرة أخرى وبحالة جيدة.

على أن ذلك يتم عادة عبر شبكة أو سلسلة من التعاقدات التى تبرم فى إطار العقد الرئيسى وبين متعاقدين آخرين. ويعتمد نجاح عقد البوت فى تحقيق هدفه على ترابط هذه العقود وعدم تعارضها ؛ فلكل عقد من هذه العقود دور يؤديه ومتعاقد يؤدى هذا الدور حسب ما ينص عليه العقد الرئيسى والتعاقدات اللاحقة به ومن ذلك بالإضافة إلى شركة المشروع التى أسسها المستثمرون والتى تلتزم أساساً بالبناء والتشغيل ونقل الملكية، الاستشارى الذى يجرى دراسات الجدوى والمقاول الذى يتولى تصميم وإنشاء الأعمال، والمهندس الذى يقوم بالإشراف على إنشاء الأعمال ومورد المعدات ومورد الوقود والكهرباء وعقود التمويل بين المستثمر ومجموعة البنوك التى تقوم بتوفير التمويل اللازم وغير ذلك. وفى هذا النطاق قد تتعارض المصالح بين هذه الأطراف إلا أنه يبقى ضرورة أن تعمل هذه التعاقدات الجانبية نحو تحقيق هدف العقد الأصلى هو بناء المرفق وتشغيله ثم نقل ملكيته مرة أخرى، إلى الجهة الإدارية.

وقد رصد البعض(٨) العلاقات المتشابكة والمرتبطة بتنفيذ مشروعات البوت كما يلى :



الخلفية الاقتصادية لنظام البوت :

ارتبط انتشار وذيوع عقود البناء والتشغيل وإعادة الملكية B.O.T مع اتجاه الدولة نحو الخصخصة والتخلص من وحدات القطاع العام والحد من دور الدولة فى النشاط الاقتصادى، وضرورة تطبيق آليات جديدة لتنشيط استثمارات القطاع الخاص فى مشروعات البنية الأساسية. ويعتبر نظام البوت B.O.T أهم هذه الآليات التى لاقت قبولا وتأييداً ومساندة من قبل البنك الدولى كاستراتيجية لزيادة الكفاءة من ناحية وخفض الأعباء عن الموازنة العامة، ودعم وتنمية القطاع الخاص من ناحية أخرى(٩).

وعلى ذلك فإن هذه العقود إنما يرجع ظهورها أساساً إلى فكرة اقتصادية باعتبارها آلية من آليات تمويل مشروعات البنية الأساسية(١٠). على أن اللجوء إليها فى إقامة مشروعات البنية الأساسية لا يرتبط بالدول النامية التى تعانى من اضطراب فى موازنتها العامة. وإنما هو أيضاً وسيلة تلجأ إليها الدول الصناعية الكبرى نظراً لمزاياه الاقتصادية الكثيرة ؛ فهو يوفر أساليب تمويلية جديدة لتمويل مشروعات البنية الأساسية لتحقيق التنمية الاقتصادية. كما أنه يؤدى إلى تخفيض الإنفاق الحكومى ويساعد الدولة على توجيه مواردها إلى قطاعات أخرى أكثر أهمية.

ولذلك فإن الكثيرين يعتبرون عقود الـ B.O.T أسلوبا ووسيلة لتمويل مشروعات البنية الأساسية فى الدولة.

ثانيا : أشكال عقود البوت :

عقود البناء والتشغيل ونقل الملكية ليست شكلاً واحداً وإنما تتعدد صورها وتتباين.

فعلاوة على الصورة الرئيسية التى تعنى البناء والتشغيل ونقل الملكية، فإن الواقع العملى أفرز صوراً جديدة ومغايرة فى بعض أو كل العناصر التى يتكون منها العقد. ومن هذه الصور :

١- البناء والتمليك والتشغيل ونقل الملكية : B.O.O.T

وفى إطار هذا العقد فإن شركة المشروع تقوم ببناء المرفق وتملكه وإدارته وتشغيله طوال مدة العقد. وتختلف هذه الصورة عن صورة الـ B.O.Tفى أنها تتيح لشركة المشروع ملكيته مدة العقد. ويذهب البعض إلى عدم التفرقة بين الصورتين B.O.Tو B.O.O.Tبينما يميز آخرون بينهما على اعتبار أن الفرق الأساسى فى ذلك يكمن فى ملكية المشروع وقت إنشائه وتشغيله، ففى حين تكون هذه الملكية لشركة المشروع فى عقد الـ B.O.O.Tثم ينقلها مرة أخرى إلى الدولة بعد انتهاء مدة الامتياز. فإنها تكون للجهة الإدارية فى عقد الـB.O.T ذلك أن المشروع يبنى لحسابها(١١).

٢- البناء والتملك والتشغيل : B.O.T

وفى هذه الصورة فإن شركة المشروع تقوم ببناء المشروع وتملكه وتشغيله وتلتزم بأن تحول ملكيته مرة أخرى إلى الحكومة.

٣- البناء والإيجار ونقل الملكية :Build Lease Transfer (BLT)

وفى هذه الصورة تقوم شركة المشروع ببناء المشروع وتملكه مدة العقد ثم تأجيره إلى الجهة الحكومية التى تقوم إما بتشغيله بنفسها وإمَا بتشغيله عن طريق آخرين.

٤- الايجار والتجديد والتشغيل ونقل الملكية :

Lease Renwal Operate Transfer (L B.O.T)

وفى هذه الصورة تقوم شركة المشروع باستئجار مشروع قائم من الجهة الحكومية ثم تجدده وتحدثه وتشغله فترة العقد ثم تعيده مرة أخرى إلى الجهة الإدارية بصورته الحديثة دون مقابل.

٥- البناء ونقل الملكية والتشغيل : Biuld Transfer Operate B.T.O

فى هذه الصورة تقوم الدولة ببناء المشروع بنفسها وتتكفل بتمويله ثم تعهد بتشغيله إلى القطاع الخاص. وهى صورة من صور إدارة المشروعات العامة وأهم مجالاتها الفنادق والمشروعات السياحية. وتعتبر هذه الصورة عقداً من عقود الخدمات.

ويتضح مما سبق أن هذه الصور تجمع بين عقود البناء والتشغيل ونقل الملكية فضلاً عن عقود الخدمات والإدارة والتأجير. وهى تقوم فى مجملها على فكرة أساسية ؛ وهى أن يتحمل القطاع الخاص أو شركة المشروع عبء التمويل سواء تعلق الأمر بتجديد المرفق وتشغيله أم تعلَق بإنشائه وتشغيله، وإعادة ملكيته مرة أخرى إلى الدولة.

ثالثا :الطبيعة القانونية لعقود البناء والتشغيل ونقل الملكية : B.O.T

على الرغم من أن عقود البناء والتشغيل ونقل الملكية B.O.T بتفريعاتها المختلفة خرجت من رحم عقد التزام المرافق العامة، وعلى الرغم من أن كثيراً من الفقهاء يسلم بأن عقد البناء والتشغيل ونقل الملكية ليس حديثا، وإنما معروف ومطبق من منتصف القرن التاسع عشر ومن ذلك عقد التزام قناة السويس فى مصر.

فإن شيوع تطبيق هذه العقود فى الربع الأخير من القرن العشرين أدى بالبعض إلى التشكك فى طبيعة هذه العقود. وسوف نتناول هذه الآراء بالتفصيل :

الرأى الأول : عقود البناء والتشغيل ونقل الملكية هى تنظيم :

بمعنى أن عقد البناء والتشغيل ونقل الملكية ليس اتفاقاً أو عقداً وإنما هو تنظيم اقتصادى يلزم لتنفيذه إبرام العديد من الاتفاقات المتشابكة والمتعددة بين أطراف مختلفة(١٢). بل إن هذه الأطراف قد تتعارض مصالحها.

وما من شك فى أن هذا الرأى محل نظر ؛ إذ أنه ينكر الطبيعة الاتفاقية لعقود البناء والتشغيل ونقل الملكية. ويخرج بها عن الطبيعة التعاقدية إلى الطبيعة

التنظيمية بدعوى أنه يتضمن العديد من الاتفاقات التى قد تتعارض فيها مصالح أطرافها. وهذا غير صحيح حيث إن هذه الاتفاقات الفرعية إنما ترتبط فى وجودها بالعقد الرئيسى بين جهة الإدارة وبين شركة المشروع. أما العقود الأخرى التى تبرم تنفيذاً لهذا العقد فهى لا تؤثر فى طبيعته والتى يمكن أن تكون عقود التزام أو عقود إشغال أو عقود توريد أو عقوداً تتعلق بالتمويل، وقد تكون عقوداً إدارية أو مدنية حسب الأحوال.

الرأى الثانى : الطبيعة الخاصة لعقود البوت :

ذهب البعض إلى أن عقود البناء والتشغيل ونقل الملكية من عقود الإدارة العادية التى تخضع منازعاتها للقانون الخاص. ذلك أن هذه العقود شأن عقود الاستثمار لا تقبل بحسب طبيعتها أن تضمنها الإدارة شروطاً استثنائية. فمتطلبات التجارة الدولية تفرض على الدولة أن تنزل للتعاقد شأنها فى ذلك شأن الأفراد العاديين(١٣). فمثل هذه العقود لا تقبل تميز الإدارة بالسلطات التى تميزها فى العقود الإدارية ويترتب على ذلك أن العقود التى تبرمها الدولة لإنشاء المرافق العامة بنظام البوت هى عقود تتعاقد فيها الإدارة باسلوب القانون الخاص. ولا تستطيع الدولة أو أحدى الهيئات التابعة لها أن تضمن هذا العقد شروطاً استثنائية. فإذا كانت الدولة أو الجهة الإدارية التابعة لها تستطيع أن تضمن عقودها فى الداخل أساليب القانون العام التى تقوم على تمييز جهة الإدارة فى مواجهة المتعاقد معها فإن ذلك لا يمكن تطبيقه على العقود التى طرفها أجنبى على اعتبار أن سيادة الدولة محددة داخل إطار إقليمها الجغرافى. ومن ثم يجب أن تقف موقف المساواة مع المتعاقد معها إذا كان أجنبياً(١٤).

وقد ذهب البعض إلى أن عقود البوت يمكن أن تكون عقود التزام إدارية تخضع لقواعد القانون الإدارى فى فرنسا أما فى مصر فإن هذا العقد يعتبر عقداً مدنيا يخضع لقواعد القانون المدنى وليس عقداً إدارياً. على سند من القول مرده اختلاف المعيار المميز للعقد الإدارى فى القضاء الإدارى فى مصر عنه فى فرنسا. ففى حين يشترط القضاء الإدارى فى مصر توافر معايير ثلاثة لذلك،

وهى : أن تكون الإدارة طرفا فيه، وأن يتضمن شروطاً غير مألوفة، وأن يتصل بنشاط مرفق عام. فإن مجلس الدولة الفرنسى يكتفى بأحد هذه العناصر، لإصباغ الصفة الإدارية على العقد الإدارى. ولما كانت هذه العقود لا تتضمن شروطا استثنائية، فإن العقد يكون مدنيا فى مصر وإداريا فى فرنسا نظراً لاتصاله بنشاط مرفق عام أو بحكم وجود الجهة الإدارية طرفا فيه(١٥).

وفى الحقيقة نرى أن هذا الرأى ينطلق من جوانب خاطئة. فليس صحيحاً ارتباط الشروط غير المألوفة التى تتضمنها العقود الإدارية بمبدأ سيادة الدولة. فهذه الشروط مردها ارتباط العقد بنشاط مرفق عام. فضلاً عن أنها لا تتضمن فى كل الأحوال تمييزاً لجهة الإدارة فى مواجهة المتعاقد وإنما تضمن للمتعاقد معها حقوقاً أكثر مما يتضمنها العقد العادى.

وفضلاً عن ذلك فإن العقود الإدارية تضمن تقييد حرية الإدارة فى اختيار المتعاقد معها بأساليب معينة وهو ما يعرف بتقييد الحرية التعاقدية للإدارة Restriction de la liberte contractuelle . مما يعنى تحقيق حرية المنافسة بين الراغبين فى التعاقد مع الإدارة(١٦).

أما القول بأن عقود البوت B.O.T هى عقود مدنية فى مصر نظراً لعدم احتوائها على الشروط الاستثنائية، ومن ثم يتخلف بشأنها أحد العناصر المميزة للعقد الإدارى، مردود بأن عقد التزام المرافق العامة هو عقد إدارى بطبيعته، أى أنه عقد إدارى بمجرد أن تكون الإدارة طرفا فيه وأن يتصل بنشاط مرفق عام. لأنه حين تعهد جهة الإدارة لفرد أو شركة بإدارة وتشغيل مرفق عام، ومن باب أولى إنشائه يعتبر أمراً استثنائيا يثبت به للعقد صفته الإدارية (١٧).

الرأى الثالث : عقود البناء والتشغيل ونقل الملكية هى عقود التزام مرافق عامة :

يذهب هذا الرأى إلى اعتبار عقود البناء والتشغيل ونقل الملكية B.O.T هى عقود التزام مرافق عامة(١٨). وما من شك فى أن عقد الالتزام يعتبر أهم العقود الإدارية. وهو عقد إدارى بطبيعته أى أنه يكون إدارياً فى كل الأحوال متى كانت

الإدارة طرفاً فيه واتصل بنشاط مرفق عام. وإذا كانت الصورة التقليدية لعقد الالتزام اعتباره أسلوبا لإدارة المرافق العامة، إذ ترى الدولة لأسباب كثيرة أن تتخلى عن إدارة المرفق وتعهد به إلى الملتزم. فإن هذا لا يمنع أن يقوم الملتزم - بداءة - بإنشاء المرفق وتشغيله مدة العقد ثم رده مرة أخرى إلى الجهة الإدارية. وهو الأمر الذى كان عليه عقد التزام قناة السويس ولم يمار أحد فى طبيعته. ومن ذلك أيضاً عقود البترول .

وقد عرفت محكمة القضاء الإدارى عقد الالتزام فى حكمها بتاريخ ٢٥ مارس ١٩٥٦ بأن " .... التزام المرافق العامة ليس إلا عقداً إدارياً يتعهد أحد الأفراد أو الشركات بمقتضاه بالقيام على نفقته وتحت مسئوليته المالية بتكليف من الدولة أو إحدى وحداتها الإدارية وطبقاً للشروط التى توضع له بأداء خدمة عامة للجمهور وذلك مقابل التصريح له باستغلال المشروع لمدة محددة من الزمن واستيلائه على الأرباح.

فالالتزام عقد إدارى ذو طبيعة خاصة، وموضوعه إدارة مرفق عام، ولا يكون إلا لمدة محدودة ويتحمل الملتزم بنفقات المشروع وأخطاره المالية ويتقاضى عوضاً فى شكل رسوم يحصلها من المنتفعين.. " (١٩) .

رابعا: عقود البوت B.o.T بين المنافع والمخاوف

تتبدى أهمية عقود البناء والتشغيل ونقل الملكية بصورها المختلفة فى كونها تعمل على زيادة القدرة الاستيعابية للاقتصاد المقامة فيه. وبذلك يكون أكثر قدرة على جذب الاستثمارات المحلية والأجنبية(٢٠).

وعقود البوت تهدف تحقيق امرين يتمثل الأول فى تطوير وتوسيع وتحسين أداء المرافق العامة القائمة. أما الثانى فيهدف إلى إنشاء مرافق جديدة بتمويل من القطاع الخاص. وهو فى هذا المجال وذاك يؤدى إلى تحسين ظروف عمل الاقتصاد فى دولة ما. وسوف نعرض أهم هذه المميزات.

١- تخفيف العبء عن الموارد الحكومية المحدودة :

ففى ظل هذه العقود يتحمل القطاع الخاص تمويل إنشاء وتشغيل هذه المرافق وتحمل مخاطر التمويل بها مما يؤدى إلى أن تتفرغ الدولة للمشروعات والمرافق العامة الأكثر أهمية. وتتعاظم أهمية هذه العقود إذا كانت شركة المشروع مستثمراً أجنبياً مما يعنى إدخال استثمارات جديدة وتمويل خارجى الأمر الذى يؤدى إلى تحسين ميزان المدفوعات وخفض العجز فى الموازنة العامة للدولة وتعزيز حصيلتها من النقد الأجنبى.

٢- إقامة مشروعات ومرافق جديدة :

فهذه العقود تؤدى إلى إقامة مشروعات ومرافق جديدة. مما يؤدى إلى إتاحة مزيد من فرص العمل، وضخ أموال جديدة إلى السوق مما يقلل من نسبة التضخم ويحد من البطالة، فضلاً عن كونها تؤدى إلى خلق قاعدة صناعية وخدمية جديدة مثل إنشاء الطرق أو محطات الكهرباء أو المياه أو الأنفاق أو غير ذلك من المشروعات التى تتم عبر هذه العقود.

٣- توفير البيئة المناسبة للتنمية الاقتصادية :

ذلك أن هذه العقود توفر فرصة مناسبة لنقل التكنولوجيا الحديثة إلى الدول النامية(٢١)، فالقطاع الخاص الذى يضطلع بإنشاء وتشغيل المرفق له مصلحة محققة فى استخدام هذه التكنولوجيا سواء فى الإنشاء أم التشغيل، وتحديثها بصفة مستمرة.

فضلاً عن ذلك فإنه ينقل مخاطر تمويل إنشاء هذه المرافق أو تحسين ظروف العمل بها إلى القطاع الخاص مما يخفف العبء عن موازنة الدولة المحدودة الموارد، كما أنها تغنى عن لجوء الدولة إلى الاقتراض الخارجى وما يترتب عليه من اختلالات فى الموازنة العامة وأعباء خدمة هذه الديون.

٤- استفادة الحكومات من خبرة القطاع الخاص فى تقديم الخدمة العامة :

فالإدارة الخاصة دائما أكثر فاعلية وكفاءة من الإدارة الحكومية. مما يحسن من

أداء هذه الخدمات، وتحسين صورة الحكومات أمام المواطنين.

على أن هذه المميزات - فى كثير من الأحيان - قد لا تتحقق. فقد كشفت كثير من التجارب العملية أن الأخذ بنظام البوت قد مثل عبءً اقتصاديا على الدولة المضيفة فى كثير من التجارب لأسباب كثيرة ومنها(٢٢) :

١- لجوء المستثمر سواء أكان أجنبياً أم محليا إلى السوق المحلية للحصول على التمويل اللازم للمشروع بدلاً من تحويل هذه الأموال من الخارج ثم بعد ذلك يستخدم هذا التمويل الداخلى لاستيراد المعدات والأجهزة من الخارج. مما يؤدى إلى زيادة الطلب على العملات الأجنبية والضغط على السيولة المتاحة فى السوق الداخلى، الأمر الذى يؤدى إلى انخفاض قيمة العملة الوطنية وزيادة الطلب على العملات الأجنبية.

وهو الأمر الذى حدث عند تنفيذ عقد B.O.T بإنشاء محطتى كهرباء سيدى كرير. حيث حصلت شركة المشروع من أحد البنوك الوطنية على قرض قدره ١٧٢ مليون دولار بدلا من تحويل هذه الأموال من الخارج(٢٢).

٢- إن المميزات الاقتصادية التى يهدف إلى تحقيقها عقد البوت B.O.T قد يصعب تحقيقها نظراً لزيادة أعباء الاستيراد من الخارج وتحويل المستثمر الأجنبى للأرباح الناتجة عن المشروع إلى الخارج دون أى قيود تلزمه باستثمار جزء من هذه الأموال فى الدولة المضيفة، مما يؤدى إلى اختلال ميزان المدفوعات والتأثير على مقدار السيولة فى السوق المحلية.

٣- الإفراط فى منح الملتزم المزايا المرتبطة بالعقد، ومن ذلك التزام الدولة بشراء الخدمة وضمان الحكومة لسداد حد أدنى لمقابل هذه الخدمة. وغالبا ما يكون هذا السعر مرتفعا جداً حتى تستطيع شركة المشروع استرداد ما أنفقته وما تبتغيه من ربح. ويكون هذا السعر بالعملة الأجنبية التى تقوم شركة المشروع بتحويله إلى الخارج عن طريق حسابات لها فى البنوك الأجنبية وهى حسابات تخرج عن رقابة البنوك المركزية فى الدول المضيفة.

وفى عقود التزامات الطرق السريعة التى طرحتها الحكومة المصرية بنظام الـ B.O.T احتوت العروض على تمليك الملتزم مساحات شاسعة من الأراضى التى تقع على جوانب هذه الطرق. وهو أمر قد يتجاوز قيمة هذه العقود لا سيما إذا أبرمت لمدد طويلة من الزمن.

٤- ارتباط عقود البوت بالاحتكار فشركة المشروع تشترط ذلك حتى تضمن سيطرتها على السوق وضمان عدم منافستها ؛ حتى تستطيع أن تسترد ما أنفقته من أموال. ويترتب على ذلك ما يترتب على الاحتكار من أضرار ومساوئ وإذا لم يرتبط المشروع بالاحتكار، فان الدولة المضيفة تلتزم بشراء الخدمة التى يقدمها المشروع كما يحدث فى محطات الكهرباء أو تضمن حداً أدنى من التشغيل كما يحدث فى المطارات أو الطرق.

٥- ارتفاع تكلفة المشروعات على المدى الطويل خاصة إذا تعلق الأمر بشراء الدولة للمنتج. وعلى سبيل المثال ؛ فإنه فى قطاع الكهرباء تم التعاقد على إنشاء وتشغيل محطات كهرباء كما يلى :-

- مشروع محطة توليد سيدى كرير بقدرة ٦٥٠ ميجاوات، تم التعاقد عليه فى ٢٢ / ٧ / ١٩٩٨ وبسعر شراء ٢.٥٤ سنت/كيلو وات ساعة.

- مشروع محطة توليد خليج السويس بقدرة ٦٥٠ ميجاوات، تم التعاقد عليه فى ٣ / ١٠ / ١٩٩٩ وبسعر شراء٢.٣٧ سنت/كيلو وات ساعة.

- مشروع محطة توليد شرق بور سعيد بقدرة ٦٥٠ ميجاوات، تم التعاقد عليه فى ٣ / ١٠ / ١٩٩٩ وبسعر شراء٢.٣٧ سنت/كيلو وات ساعة (٢٤)

ومن الملاحظ ارتفاع أسعار أول محطة والتى تم التعاقد عليها قبل المحطتين الأخيرتين بسنة على الأقل. على الرغم من أن المنطق يقضى بأن الأسعار ترتفع ولا تنخفض - وإذا علمنا أن كل سنت فى سعر الكيلو وات ساعة يكلف الدولة سنويا أربعين مليون دولاراً(٢٥). ففى مثل هذه الحالة تصبح لهذه الأسعار والفروق فيها دلالتها الخطيرة.

ويتعاظم هذا الانتقاد وتصل خطورته مدى أوسع إذا كان المستثمر (شركة المشروع) يقوم بتحويل جميع أرباحه إلى الخارج ولا يلتزم باستثمار أى جزء من هذه الأرباح فى الدولة المضيفة كما هو حادث فى كل عقود البوت التى أبرمتها الحكومة المصرية(25). وهى حسابات تفتح خارج حدود الدولة التى ينفذ فيها المشروع والتى يطلق عليها OFF Shore ويتم فيها تحويل الأرباح إلى الخارج مباشرة حتى تكون هذه الحسابات بمنأى عن أية إجراءات اقتصادية أو سياسية تتخذ من قبل سلطات الدولة المضيفة(٢٧).مع التزام صارم من السلطات الوطنية فى الدولة المضيفة بتحويل هذه الأموال حسب العملة الأجنبية أيا كانت قيمتها وفى أى وقت تشاء شركة المشروع.

٦- إبرام عقود البناء والتشغيل ونقل الملكية لمدة طويلة، قد تصل إلى تسع وتسعين سنة حسب التعديلات التشريعية الحديثة للقانون رقم ١٢٩ لسنة ١٩٤٨ وهو أمر شديد الخطورة، إذ أن عقداً يعقد لهذه المدة الطويلة من الزمن يقيد أجيالاً من بعدها أجيال، ثم إنه قد يرتب أوضاعاً سياسية واقتصادية يصعب التعامل معها فيما بعد، ومثال ذلك ما حدث لمصر من جراء التزام قناة السويس الذى أبرم لهذه المدة وكان السبب الرئيسى فى احتلال مصر سنة ١٨٨٢ والعدوان الثلاثى عليها سنة ١٩٥٦

وبعد فإننا وإن كنا نرى جدية هذه المخاوف، فإنها لا تعنى إغلاق الباب أمام هذه العقود، وإنما يجب أن تتضافر جهود الفقه والمشرع فى إصدار قانون يؤمن اللجوء إلى مثل هذه العقود ويعظم إيجابياتها ويحد من السلبيات التى تنتج عنها ؛ لمصلحة الوطن ولتحقيق التنمية الاقتصادية المنشودة. وليكن معلوماً تماماً أنه إذا كانت حاجة الدول النامية إلى رؤوس الأموال لتحقيق التنمية أمرا ضروريا. فإن حاجة هذه الأموال للعمل داخل أسواق هذه الدول أيضاً أمر ضرورى لها ويحقق مصلحتها.

خامساً : غياب التنظيم التشريعى الشامل لعقود البناء والتشغيل ونقل الملكية B.O.T واللجوء إلى المعالجة الجزئية :

مع اتجاه الدولة إلى الخصخصة، اتخذ عقد البوت مكانا علياً بين الوسائل التى اعتمدت عليها الدولة فى تحقيق ذلك. على أنه أصبح واضحا أن الإطار القانونى لعقد التزام المرافق العامة كما نظمه القانون رقم ١٢٩ لسنة ١٩٤٧ والمعدل بالقانون ٦١ لسنة ١٩٥٨ لا يتماشى مع هذه التطورات ؛ ذلك أن الإطار التقليدى لعقد الالتزام وفقا لهذين القانونين لا يتفق فى كثير من أحكامه، خاصة ما يتعلق منها بسلطات الإدارة فى عقد الالتزام، وبالتحديد سلطتا التعديل واسترداد المرفق قبل انتهاء مدة عقد الالتزام. وكذلك الأحكام التى تتعلق بتحديد حصة الملتزم فى الأرباح وذلك ناتج من متغير أساسى فى التطورات الحديثة مؤداه أن الملتزم هو الذى يقوم بإنشاء المرفق وتملكه مدة الالتزام.

ولذلك كان لابد للمشرع أن يتدخل بتغيير هذا القانون بآخر أكثر حداثة وتطوراً، يأخذ فى اعتباره الاختلافات الأساسية بين عقد الالتزام بمفهومه وآلياته التقليدية - كما سبق وعرضناها - وبين عقود البوت B.O.T وصوره المختلفة، والتى تعتبر الصورة الحديثة والمتطورة لعقود الالتزام.

وعلى الرغم من أن الحكومة فى الفترة الأخيرة اتجهت نحو تشجيع مشاركة القطاع الخاص فى إنشاء وتشغيل مرافق البنية الأساسية فى كثير من القطاعات مثل المطارات ومحطات الكهرباء والمياه والصرف الصحى والطرق وغيرها(٢٨). فإن التنظيم التشريعى لم يبارح مكانه. وأحجمت الدولة عن إصدار تشريع عام ينظم هذا التطور، ونظراً لقصور الإطار القانونى التقليدى لعقود الالتزام، استعاضت الحكومة عن تغيير هذا الإطار بمعالجات جزئية على الوجه التالى :

١- القانون رقم ١٠٠ لسنة١٩٩٦ المعدل بالقانون رقم ١٢سنة ١٩٧٦ بشأن إنشاء هيئة كهرباء مصر :

ونصت المادة ٧ من هذا القانون على أن للهيئة أن تجرى جميع التصرفات والأعمال التى من شأنها تحقيق الغرض الذى أنشئت من أجله، ولها أن تتعاقد مباشرة مع الأشخاص والشركات والمصارف والهيئات المحلية والأجنبية، وذلك طبقا للقواعد التى تحددها اللائحة الداخلية.

ويجوز منح التزامات المرافق العامة للمستثمرين المحليين والأجانب لإنشاء وإدارة وتشغيل وصيانة محطات توليد كهرباء دون التقيد بأحكام القانون رقم ١٢٩ لسنة ١٩٤٧ بالتزامات المرافق العامة والقانون رقم ٦١ لسنة ١٩٥٨ فى شأن منح الامتيازات المتعلقة باستثمار موارد الثروة الطبيعية والمرافق العامة وتعديل شروط الامتياز، وذلك بمراعاة القواعد والإجراءات الآتية :-

أ - أن يتم اختيار الملتزم فى إطار من المنافسة والعلانية.

ب - ألا تزيد مدة الالتزام على تسع وتسعين سنة.

ج - تحديد وسائل الإشراف والمتابعة الفنية والمالية التى تكفل حسن سير المرفق بانتظام وإطراد.

ويصدر بمنح الالتزام وتعديل شروطه - فى حدود القواعد والإجراءات السابقة - قرار من مجلس الوزراء بناء على اقتراح وزير الكهرباء والطاقة.

٢- القانون رقم ٣ لسنة ١٩٩٧ فى شأن منح التزام المرافق العامة لإنشاء وإدارة واستغلال المطارات وأراضى النزول :

نصت المادة الأولى من هذا القانون على ذات الشروط التى سبق ونص عليها القانون ١٠٠ لسنة ١٩٩٦ المعدل للقانون رقم ١٢ لسنة ١٩٧٦ بشأن إنشاء هيئة كهرباء مصر.

ثم نصت المادة الثانية على أنه. مع مراعاة إشراف الهيئة المصرية العامة

للطيران المدنى على عمليات تأمين سلامة الطيران والقائمين عليها والتحقيق فى المخالفات الخاصة بها، وبمبدأ المعاملة بالمثل بالنسبة لفتح أى مكتب لمؤسسات النقل الجوى الأجنبية. ويكون للملتزم بالنسبة للمطارات وأراضى النزول محل الالتزام السلطات والاختصاصات المسندة إلى الهيئة فى المواد١٨، ٢١، ٦٨ من قانون الطيران المدنى، وإلى السلطات المختصة بالطيران المدنى فى المادة 57 من قانون رسوم الطيران المدنى، وذلك فى حدود الشروط الواردة فى عقد الالتزام.

ثم نصت المادة الثالثة على أنه. لا يجوز الحجز أو اتخاذ أى إجراءات تنفيذ على المطارات وأراضى النزول محل الالتزام وما عليها من مبان ومنشآت وأسلاك وأجهزة ومعدات ومحطات سلكية ولاسلكية ومنارات ، وما بداخلها من مهمات وأدوات وآلات لازمة لسير المرفق العام محل الالتزام.

ثم نصت المادة الرابعة على أن " يتعين على الملتزم المحافظة على المطارات وأراضى النزول محل الالتزام وما عليها من مبان ومنشآت وأجهزة ومعدات مخصصة للاستعمال، وجعلها صالحة للاستخدام طوال مدة الالتزام، وتؤول جميعها إلى الدولة فى نهاية مدة الالتزام دون مقابل وبحالة جيدة صالحة للاستعمال".

٣- *القانون رقم ٢٢٩ لسنة ١٩٩٦ فى شأن تعديل بعض أحكام القانون رقم ٨٤ لسنة ١٩٦٨ بشأن الطرق العامة :*

وفى هذا القانون نصت المادة ١٢ مكرر على أنه :. استثناء من أحكام المواد١ و٣ و٩ مكررا من هذا القانون، يجوز منح التزامات المرافق العامة للمستثمرين المحليين والأجانب، أشخاصا طبيعيين أو معنويين، وذلك لإنشاء طرق حرة وسريعة ورئيسية وإدارتها واستغلالها وصيانتها وتحصيل مقابل المرور عليها دون التقيد بأحكام القانون رقم ١٢٩ لسنة ١٩٤٧ بالتزامات المرافق العامة والقانون رقم ٦١ لسنة ١٩٥٨ فى شأن منح الامتيازات المتعلقة باستثمار موارد الثروة الطبيعية والمرافق العامة وتعديل شروط الامتياز، وذلك بمراعاة القواعد والإجراءات الآتية :

(أ) أن يتم اختيار الملتزم فى إطار من المنافسة والعلانية.

(ب) ألا تزيد مدة الالتزام على تسع وتسعين سنة.

(ج) تحديد وسائل الإشراف والمتابعة الفنية والمالية التى تكفل حسن سير المرفق بانتظام واضطراد.

(د) يكون للملتزم، فى خصوص ما أنشأه من طرق، سلطات واختصاصات وحقوق الجهة المشرفة على الطريق فى المواد ٥، ٦، ٨، ١٠، ١١، ١٢، ١٥ (فقرة أولى) من هذا القانون، بما فى ذلك الحق من استغلال مساحات واقعة على جانبى الطريق وفى بدايته ونهايته بإقامة الفنادق والاستراحات والمطاعم ونقاط الإسعاف ومحطات وورش الصيانة السريعة للسيارات وغير ذلك من المنشآت والأنشطة الزراعية والصناعية والسياحية التى تخدم الطريق والمارة، ويتعين على الملتزم المحافظة على الطريق وعلى المشروعات المشار إليها وجعلها صالحة للاستخدام طوال فترة الالتزام، على أن تؤول جميع المنشآت إلى الدولة فى نهاية مدة الالتزام دون مقابل وبحالة جيدة.

وتكون الهيئة العامة للطرق والكبارى والنقل البرى هى الجهة المختصة، دون غيرها، باتخاذ الإجراءات المنصوص عليها فى المواد ٤، ٩، ٨ (فقرة ثانية) من هذا القانون.

(هـ) الالتزام بأحكام قانون المرور والقرارات التى تصدر فى شأن استعمال الطرق العامة.

ويصدر بمنح الالتزام وتعديل شروطه، فى حدود القواعد والإجراءات السابقة، قرار من مجلس الوزراء بناء على اقتراح وزير النقل والمواصلات .

ويلاحظ على هذه التشريعات ما يلى :

الملاحظة الأولى : أنها صدرت لتعالج موضوعات جزئية. ولذلك فهى تفتقر للمعالجة الشاملة لنظام البوت. وقد اقتصرت هذه المعالجة أساساً بالاستثناء

من القيود التى أوردها القانون ١٢٩ لسنة ١٩٤٧ والمعدل بالقانون رقم ٦١ لسنة ١٩٥٨ وهى إذ رفعت هذه القيود لم تضع الضوابط المهمة التى تكفل نجاح هذا النظام فضلاً عن ضرورة المحافظة على حقوق الدولة فى عقود البوت. على الرغم من أن الحاجة أصبحت ماسة وضرورية لوضع تنظيم قانونى شامل يضمن حقوق الدولة وحقوق المتعاقد فى الوقت نفسه.

الملاحظة الثانية : أن هذه التعديلات جميعها ذهبت إلى إطالة مدة الالتزام إلى تسع وتسعين سنة بعد أن كانت فى القانون القديم ثلاثين عاماً.

ولقد كان التحديد الذى أتى به القانون رقم ١٢٩ لسنة ١٩٤٧ أنهى عرفا كان يجرى بمقتضاه منح الالتزامات لمدة كبيرة، كانت تصل إلى تسع وتسعين سنة، ولعل أشهر التزام فى التاريخ هو التزام قناة السويس، إذ أبرم لمدة تسع وتسعين سنة، ولا يخفى على أحد ما سببه هذا العقد من كوارث لمصر ابتداء من التدخل الأجنبى فى شئونها إلى إغراء حكامها آنذاك بالاقتراض بضمان قناة السويس حتى غرقت الحكومة آنذاك فى الاستدانة وتبع ذلك الاحتلال البريطانى لمصر.

ومن عجب أن نعود مرة أخرى إلى إطالة مدة الالتزام إلى تسع وتسعين سنة كما حدث فى الأمثلة السابقة. ولا شك أن هذه العودة غير الحميدة لا تتفق مع الفكر القانونى الحديث الذى يأبى أن يظل عقد بالغ ما بلغت أهميته ممتدا عبر الزمن لمدة قرن من الزمان. تقريبا / يقيد أجيالاً من بعدها أجيال. وتبلغ الخطورة مداها إن تعلق مثل هذا العقد بالموارد الطبيعية أو الحيوية لشعب من الشعوب (٢٩).

وهو ما ذهب إليه قسم التشريع بمجلس الدولة عند مراجعته لمشروع قرار رئيس الجمهورية بمشروع قانون بمنح التزام المرافق العامة لمياه الشرب والصرف الصحى وإنشاء جهاز تنظيم قطاع مياه الشرب والصرف الصحى وحماية المستهلك، إذ قرر... وقد ارتأى القسم أن مدة الالتزام المنصوص عليها فى البند (ب) من المادة الأولى من المشروع يمكن أن تصل إلى ٩٩ عاماً وهى مدة طويلة جداً تقرب من القرن من الزمان تغل فيها سلطة الدولة - بإرادتها

المنفردة – عن تعديل بنود الشروط الاتفاقية فى عقد الالتزام (طبقا لما جاء فى البند ب من المادة الأولى من المشروع) وهو ما يعد تقييداً لأجيال قادمة عن ملاحقة التطور السريع فى المسائل الاقتصادية والاجتماعية خاصة فى مجال حيوى مثل مجال مياه الشرب والصرف الصحى، ونقترح تحديد مدة معقولة لا تجاوز ثلاثين عاماً، وذلك استهداء بما نص عليه فى القانون رقم ١٢٩ لسنة ١٩٤٧ بالتزامات المرافق العامة (٣٠) .

الملاحظة الثالثة : عدم وجود جهاز أو جهة تمارس الرقابة على الملتزم لكى تضمن الحكومة التزامه فى تنفيذ العقد بما سبق الاتفاق عليه، وتتجلى أهمية وجود هذه الجهة إذا أبرم هذا العقد لمدة طويلة قد تصل إلى تسعة وتسعين عاماً. فإذا لم يلتزم المتعاقد مع الإدارة فى تنفيذ العقد بالمواصفات والشروط المتفق عليها، والتى تضمن عودة المرفق بعد انتهاء مدته إلى الجهة الإدارية بحالة صالحة للتشغيل. ومن ذلك مثلاً عدم التزام المستثمر بالمواصفات المعيارية والفنية فى عملية الإنشاء ويساعده فى ذلك وجود استشارى فنى أجنبى يقدم له شهادة صلاحية غير مطابقة للحقيقة.

ويترتب على ذلك أن يصبح المشروع غير صالح للتشغيل عند تسلم الدولة له فى نهاية العقد. ومثال ذلك أن كمية الخراسانة المستخدمة فى إنشاء محطتى كهرباء سيدى كرير وفقا لعقد البوت تقل بنسبة النصف عن كميات الخرسانة التى استخدمت فى المحطتين اللتين أقامتهما الحكومة المصرية قبل ذلك رغم أن استشارى المحطات الأربع شركة أمريكية واحدة. ولا شك أن ذلك يؤدى إلى أن المحطتين اللتين أنشأهما المستثمر عن طريق عقد التزام B.O.T يكونان غير صالحين عند نقلهما إلى الحكومة المصرية(٣١).

إن اندفاع الحكومة نحو تطبيقات عقود البوت دون أن تُنْشئ مثل هذا الجهاز الذى يقوم بالرقابة والمتابعة سوف يؤدى إلى تبديد الاستثمارات القومية، ويصبح اللجوء إلى عقود البوت عبءًا على الاقتصاد القومى. وتبدو الاستفادة من مميزات عقود البوت فى ظل هذا الفراغ التشريعى أمراً بعيد المنال.

لكل ما سبق : فإن الأمر بات ضرورياً أن يصدر المشرع تشريعاً ينظم عقود

الالتزام التى أبرمتها الحكومة فى صورة البوت B.O.T حتى تستفيد الدولة من المزايا التى توفرها عقود البناء والتشييد ونقل الملكية B.O.T.

الملاحظة الرابعة : أن هذه التعديلات التشريعية قد ألغت كافة القيود الواردة فى القانون رقم ١٢٩ لسنة ١٩٤٧ والخاص بتحديد حدود قصوى لحصة الملتزم فى الأرباح. بل إنها تعمل على كفالة حد أدنى من هذه الأرباح للملتزم حتى يستطيع أن يسترد ما أنفقه على المشروع. ومما تجدر ملاحظته فى هذا الإطار هو ارتفاع سعر الخدمة التى يقدمها المرفق. مما تضطر معه الدولة إلى شراء هذه الخدمة بسعر مرتفع وبالعملة الأجنبية ثم تعيد بيعها مرة أخرى للمنتفعين.

خاتمة

عرضنا فى دراستنا السابقة للتطورات الحديثة لعقد الالتزام والمتمثلة فى عقود البناء والتشغيل ونقل الملكية البوت .B.O.T وهذه التطورات أملاها التحول إلى اقتصاد السوق وبرامج الخصخصة على المستوى المحلى، وعلى المستوى الدولى سيادة فكر العولمة وكفالة حرية تداول رؤوس الأموال بين الدول المختلفة وتطلع جميع دول العالم نحو جذب الاستثمارات الأجنبية إليها.

ومما لاشك فيه أن عقود البناء والتشغيل ونقل الملكية لها بريق إذ تتضمن أن تنهض شركة المشروع ببناء المرفق وتشغيله مدة العقد ثم تنقل ملكيته إلى الدولة المضيفة. وهذا البريق يمثل الخلفية الاقتصادية لهذه العقود إذ أنها توفر التمويل اللازم لإنشاء المرافق العامة مما يخفف أعباءً عن ميزانية الدولة كان لابد أن تتحملها. على أن هذا البريق لا ينفى المخاوف التى ترتبط بهذه العقود سواء من الناحية الاقتصادية أم من الناحية السياسية .

ولذلك كان لابد عند اللجوء إلى هذه العقود أن يتوافر الإطار التشريعى الفعال الذى يستطيع أن يضبط هذا اللجوء وبالتالى يعظم فوائد هذه العقود ويمنع أو يحد على الأقل من هذه المخاوف والمسالب.

وهو أمر لم يتحقق فى مصر. فعلى الرغم من الاندفاع غير المبرر فى إبرام هذه العقود بصورة كبيرة فإن بعض هذه العقود كان مغرماً للاقتصاد المصرى. ولجأ المشرع – عوضاً عن ذلك – إلى معالجات جزئية لكل حالة على حدة.

وإذا أخذنا فى الاعتبار جمود الاجتهاد القضائى بخصوص نظرية العقود الإدارية، فمازالت أحكام مجلس الدولة التى صدرت فى العقد الخامس والسادس من القرن الماضى هى التى تحكم العقود الإدارية على الرغم من التحولات الأساسية والعميقة التى أصابت النظام السياسى والاقتصادى فى مصر. فإن غياب هذا الإطار يمثل معضلة حقيقية.

وإذا كان تدخل المشرع المصرى قد تأخر كثيراً لو وضع هذا الإطار لعقود البناء والتشغيل ونقل الملكية لكى ينظم اللجوء إليها ويحد من مخاطرها. فإن إصدار

هذا التشريع أصبح ضرورة وطنية ويجب أن يراعى الأمور التالية :

أولا : ضبط عملية اللجوء إلى عقود البناء والتشغيل ونقل الملكية بحيث يكون الأمر فى إطار محدد ومبين لأوجه النشاط التى تتلاءم مع هذه العقود. حتى لا يؤدى الأمر فى النهاية إلى سيطرة الأجنبى على مفاصل الاقتصاد المصرى وسيطرته على خدمات ومرافق حيوية للوطن والمواطن.

ثانيا : إعادة النظر فى إطالة أمد هذه العقود والتى يمكن أن يصل إلى تسع وتسعين عاماً. وهى مدة طويلة جداً. فالعقد الذى يستمر قرابة القرن من الزمان لابد أن يرتب أوضاعاً سياسية واقتصادية واجتماعية يصعب التعامل معه. ولنا فى عقد التزام قناة السويس العظة والعبرة.

ثالثا : ضرورة اشتراط فى حالة كون شركة المشروع مستثمراً أجنبياً تحويل الأموال اللازمة لإنشاء المرفق من الخارج، وأن يرتبط الأمر بضرورة استخدام تكنولوجيا ملاءمة للبيئة المحلية.

رابعا : إنشاء جهاز رقابى يتولى مراقبة إجراءات التعاقد.ووضمان وجود رقابة فاعلة للدولة أثناء إنشاء وتشغيل المرفق ومراجعة برامج صيانته حيث لها فى ذلك مصلحة محققة إذ يرتبط ذلك بقدرة شركة المشروع على تنفيذ التزامها بنقل ملكية المرفق إلى الدولة بعد انتهاء مدة العقد.

خامسا : ضرورة أن تقوم شركة المشروع أثناء تشغيل المرفق باستثمار جزء من أرباحها فى الدولة المضيفة بما لا يؤثر فى حقها المشروع فى استرداد ما انفقته فى بناء المرفق أو يحقق لها الأرباح المعقولة وهو أمر تتبدى أهميته فى ظل عقود البوت التى تطبق لمدة طويلة من الزمن .

بهذه الضوابط وغيرها يمكن لعقود البوت أن تمثل إضافة للاقتصاد الوطنى. وبغيرها تصبح هذه العقود مغرماً يضيف إلى الاقتصاد الوطنى أعباء جديدة ومجهولا نسير نحوه ولا ندرى ما هى حقيقته.

والله من وراء القصد وهو يهدى السبيل

الهوامش

(١) يمثل هذا البحث مقتطفات من مؤلفنا المعنون عقود البوت والتطور الحديث لعقد الإلتزام من منشورات - دار النهضة العربية - ٢٠٠٢.

(٢) جمال الدين نصار : تنفيذ مشروعات البنية الأساسية باستخدام نظام البوت - ٢٠٠٠ - ص ١٠ : محمد أبو العينين : انتشار الاتجاه إلى اقامة مشروعات البنية الأساسية فى الدول النامية عن طريق نظام البوت B.O.T بحث مقدم إلى المؤتمر الدولى عن مشروعات البناء والتشغيل ونقل الملكية (البوت) ومقومات نجاحها فى مصر - مركز القاهرة الإقليمى للتحكيم التجارى الدولى - القاهرة ١٤-١٦ نوفمبر ١٩٩٩ ص ٣ : محمد متولى : التنظيم التشريعى لعقود البناء والتشغيل والتمويل B.O.T بحث منشور فى كتاب إدارة مشروعات البنية الأساسية باستخدام نظام البناء والتشغيل والتمويل .B.O.T تحرير محمد متولى - الجزء الأول - ٢٠٠١ ص ٥.

(٣) محمد محمد بدران : نحو أفاق جديدة للخصخصة - مذكرات لطلبة دبلوم العلوم الإدارية - كلية الحقوق - جامعة القاهرة - ١٩٩٩ - ص ٣

(٤) خالد بن محمد عبدالله العطية : النظام القانونى لعقود التشييد والتشغيل ونقل الملكية - رسالة ماجستير - كلية الحقوق - جامعة القاهرة - ص ٤.

(٥) محمود محمد فهمى : عقود الـ B.O.T وتكييفها القانونى - مؤتمر البناء والتشغيل ونقل الملكية - B.O.T - القاهرة - ٢٧ ، ٢٨ يناير ٢٠٠١ - ص ٣

(٦) جابر جاد نصار : الوجيز فى العقود الإدارية - ٢٠٠٠ - دار النهضة العربية - ص ١٨

(٧) محمود فهمى : عقود الـ B.O.T وتكييفها القانونى - المرجع السابق - ص ٢.

(٨) هانى صلاح سرى الدين : الإطار القانونى لمشروعات البنية الأساسية التى يتم تمويلها عن طريق القطاع الخاص بنظام البناء والتملك والتشغيل والتمويل فى مصر - مجلة القانون والاقتصاد - العدد ٦٩ - ١٩٩٩ - ص ١٧٤

(٩) رشدى صالح عبدالفتاح صالح : دور البنوك فى تمويل مشروعات البنية الأساسية بنظام البوت B.O.T بحث منشور فى كتاب إدارة مشروعات البنية الأساسية باستخدام نظام البناء - والتشغيل - التمويل، تحرير محمد متولى - ٢٠٠١ - ص ١٢٣

(١٠) سامى عبدالباقى أبو صالح : البنيان التعاقدى لمشروعات الـ B.O.T بحث مقدم إلى الدورة التدريبية بمركز البحوث والدراسات الإدارية - كلية الحقوق - جامعة القاهرة - ١٣، ١٤ أكتوبر ٢٠٠١

(١١) محمد بهجت قايد : إقامة المشروعات الاستثمارية وفقا لنظام البناء والتشغيل ونقل الملكية (نظام الـ B.O.T) أو البناء والتملك والتشغيل ونقل الملكية (نظام الـ - B.O.O.T دار النهضة العربية - ص ٩.

(١٢) هانى سرى الدين : الإطار القانونى لمشروعات البنية الأساسية.. - مجلة القانون والاقتصاد - المرجع السابق - ص ٥.

(١٣) Well (P.) : Droit international public et Droit Administratif ,Melanges ,trotabas, p. 527 .

(١٤) Le Boulanger (ph) : les contrats enter Etats et Çntreprises Çtrangers, Ed. Economica 1985 p.229 .

(١٥) ABDEI BAKI (Samy) : les projets internationaux de Construction menÇs selon la Formule B.O.T (Build, operate, Transfer) ThÇse , 2000, paris . pp. 262 - 266

(١٦) فى ذلك راجع مؤلفنا : المناقصات العامة فى القانونين المصرى والفرنسى والقانون النموذجى للأمم المتحدة اليونسترال - دراسة مقارنة - الطبعة الثانية - 2002 - دار النهضة العربية - ص 7.

(١٧) DE FORGES (Jean michel) droit administratif , 5e Çdition - P.U.F - 1994, p 70 .

(١٨) محمود محمد فهمى : عقود البوت وتكييفها القانونى - المرجع السابق - ص ٤.

Lalive (P.): les contrats enter Etats et entreprises priveer etrangeres, Rapport unidroit , Rome , Sept . 1976, p. 185 .

عبدالرحيم محمد سعيد : النظام القانونى لعقود البترول - رسالة دكتوراه - حقوق القاهرة - ص ٢٠٣.

وانظر أيضا : حسن مصطفى فتحى : الجوانب القانونية الأساسية فى نظام البوت B.O.T بحث مقدم إلى مركز التحكيم بكلية الحقوق - جامعة عين شمس - نوفمبر ٢٠٠٠ - ص ٥.

(١٩) حكم محكمة القضاء الإدارى : فى ٢٥ مارس - ١٩٥٦ - مجموعة المبادئ - السنة العاشرة - ص ٢٥٩

(٢٠) محسن أحمد الخضيرى : عمليات الـ B.O.T الأسس - القواعد - الاتجاهات، بحث منشور فى محمد متولى (تحرير) إدارة مشروعات البنية الأساسية باستخدام نظام البناء والتشغيل ونقل الملكية - B.O.T المرجع السابق - ص ٧٤

(٢١) هانى سرى الدين : التنظيم القانونى والتعاقدى لمشروعات البنية الأساسية - المرجع السابق - ص ١٨٧

(٢٢) حمدى عبدالعظيم : عقود البناء والتشغيل والتمويل بين النظرية والتطبيق - بحث منشور فى محمد متولى (تحرير) إدارة مشروعات البنية الأساسية - المرجع السابق ص ١١٦

(٢٣) وهو الأمر الذى دعا رئيس الجمهورية إلى التحذير من التوسع فى عقود الـ B.O.Tوقال فى ذلك :. إن الأعباء التى تتحملها مصر نتيجة قيام هذه المشروعات كبيرة لأنه بعد فترة يتم تحويل مكاسبها إلى الخارج وبالعملة الصعبة/ جريدة الأهرام ٢٠٠١/١١/١٢ العدد ٤١٩٧٩ السنة١٢٦ الصفحة الأولى.

وأعاد هذا التحذير مرة أخرى فى جريدة الأهرام فى ٢٠٠١/١١/٢٥ ضاربا المثل بما حدث فى محطتى كهرباء سيدى كرير. إذ قال. يجب ألا يأتى أحد ويعمل نظام B.O.T كما حدث فى الشركة التى عملت محطة كهرباء فى سيدى كرير واقترضت أموالاً بالعملة الصعبة من البنوك المصرية. فماذا فعلت إذن ؟! لقد ضغطت على مالدينا من عملة صعبة.

(٢٤) معتز كامل مرسى :. تقرير / بخصوص تجربة الكهرباء فى المشروعات المنفذة بنظام الـ B.O.T - المرجع السابق ص 8.

(٢٥) المرجع السابق : ص ٧.

(٢٦) فى التجربة المصرية فى مجال إنشاء المطارات بنظام B.O.T. راجع تقرير : مجدى موريس نخلة - مؤتمر البناء والتشغيل ونقل الملكية -- القاهرة ٢٧ - ٢٨ يناير ٢٠٠١
(٢٧) سامى عبدالباقى : البنيان التعاقدى لمشروعات الـ B.O.T المرجع السابق - ص ٨.

(٢٨) بلغت المشروعات التى يجرى تنفيذها أو عرضها حتى نهاية عام ٢٠٠١ وفقا لعقود الـ B.OT كما يلى :

إنشاء مطار مرسى على بجنوب البلاد.

توسعات بمطار الغردقة - صالة سفر.

إنشاء مطار الفرافرة.

إنشاء مطار الواحات البحرية.

إنشاء مطار العلمين.

مطار شرق العوينات.

مطار رأس سدر

مشروع إنشاء رصيف بترول بالإسكندرية.

مشروع إنشاء ميناء الدخيلة (ميدكاب).

محطة تداول حاويات بميناء شرق بور سعيد.

إنشاء رصيف ومجمع بترولى بميناء دمياط.

إنشاء محطة تداول حاويات بميناء شمال العين السخنة.

تطوير ميناء العين السخنة.

إنشاء شركات حاويات شرق التفريعة وزيادة أطوال الرصيف.

تطوير ميناء الإسكندرية.

محطتى توليد كهرباء سيدى كرير.

محطة الطاقة الشمسية بالكريمات، غاز طبيعى.

محطة شرق التفريعة.

إنشاء خط سكك حديد القاهرة/ التبين.

إنشاء خط سكك حديد الأسماعيلية/ رفح

إنشاء خط سكك حديد سيناء/ السلوم.

خط سكة حديد السلوم/ وادى النطرون.

المصدر : مركز معلومات مجلس الوزراء. منشور بمجلة الأهرام الاقتصادى - العدد ١٧١٥ - بتاريخ ١٩ نوفمبر ٢٠٠١ - ص ٣٤

(٢٩) مصطفى أبو زيد فهمى : الوسيط فى القانون الإدارى - الجزء الأول - ٢٠٠٠ - ص ٤٠٧

(٣٠) ملف رقم٣٣ / ٢٠٠٠ بتاريخ ٢٩ / ٤ / ٢٠٠١ (غير منشور).

(٣١) حمدى عبدالعظيم : عقود البناء والتشغيل والتمويل بين النظرية والتطبيق - فى محمد متولى (تحرير) إدارة مشروعات البنية الأساسية : المرجع السابق - ص ١١٨

رسائل النداء الجديد

ظهر حتى الآن:

١ ــ د. سعيد النجار : الليبرالية الجديدة ومستقبل التنمية فى مصر
٢ ــ د. شريف لطفى : حماية المستهلك
٣ ــ د. حازم الببلاوى : الديمقراطية الليبرالية
٤ ــ د. سعيد النجار: مصر وتحديات العصر
٥ ــ د. سعيد النجار: الديمقراطية ومستقبل التنمية فى مصر
٦ ــ منى ذو الفقار : المرأة المصرية فى عالم متغير
٧ ــ المستشار محمود فهمى: الوضع التشريعى وتشجيع الاستثمار فى مصر
٨ ــ د. سعيد النجار : البطالة والتحول نحو اقتصاد تصديرى
٩ ــ السفير فاروق حلمى : نظرة فى انجازات هونج كونج
١٠ــ د. أسامة الغزالى: مشكلات التطور الديمقراطى في مصر
١١ــ د. سعيد النجار : نحو استراتيجية عربية للسلام
١٢ــ د.عفاف لطفى السيد ود.على الدين هلال : رواد الفكر التنويرى (أحمد لطفى السيد)
١٣ــ حسين أحمد أمين : التيار الاسلامى فى مصر
١٤ــ د.عبد المجيد فراج: تنمية الادارة وادارة التنمية
١٥ــ د. زينب عوض الله : حماية حقوق المستهلك
١٦ــ السفير ممدوح عبدالرازق : عن الاسلام والتنوير والمستقبل
١٧ــ د. سعيد النجار : الجات والنظام التجاري العالمي
١٨ــ حسين أحمد أمين : التيارات الفكرية فى مصرفى القرن العشرين
١٩ــ د.فهد الفانك : برنامج التصحيح الاقتصادى فى الاردن
٢٠ــ د. صلاح زين الدين : تطوير سوق الأوراق المالية
٢١ــ د. سعيد النجار : لحظات من العدالة
٢٢- د. سعيد النجار : نظامنا السياسي فى مفترق الطرق
٢٣-د . سعيد النجار : نحو تفسير مستنير للتراث
٢٤ - د. سعيد النجار: بعض القضايا الأساسية فى استراتيجية التنمية الزراعية
٢٥- د. عبد المنعم المشاط : الأبعاد السياسية للمؤتمر الدولى للسكان والتنمية
٢٦- د. وحيد عبد المجيد : الليبرالية الجديدة ... والاتجاهات المحافظة "قضايا عرفية"
٢٧ - مراد ابراهيم الدسوقى : التسلح النووى الإسرائيلى "أبعاده ومخاطره"
٢٨ - لواء عبد الحميد شرف : من التخلف إلى النهضة "رؤية مقارنة"
٢٩ - د. سعيد النجار : اقتصاديات عجز الميزانية

٣٠ - د. أماني قنديل : دور المنظمات الغير حكومية في مصر
٣١ - د. صلاح زين الدين : الإقتصاد وحماية البيئة
٣٢ - د. سعيد النجار : الاصلاح الاقتصادي والمفاهيم الخاطئة
٣٣ - د. سعيد النجار : في سبيل الاصلاح
٣٤ - د. أحمد صبحي منصور : الحسبة بين القرآن والتراث
٣٥ - د. سعيد النجار : عن السكان والبيئة
٣٦ - د. سعيد النجار : النظام الإقتصادي العالمي على عتبة القرن الواحد والعشرين
٣٧ - د. حازم الببلاوي : الوطن العربي على أعتاب القرن ٢١
٣٨ - د. عبد العليم محمد : حول المشروعية الوطنية والثقافية لحقوق الانسان
٣٩ - د/ كمال حامد مغيث : الإزدواجية التعليمية في مصر وأثرها على التماسك الوطني
٤٠- د/ هاشم النحاس : من القطاع العام إلى القطاع الخاص (نظرة مستقبلية)
٤١- د/ كمال مغيث : الخطاب الديني في التعليم
٤٢- د/ ابراهيم الدسوقي شتا : معركة المرجعية في إيران ولاية الفقيه في مهب الريح
٤٣ - د. محمد حرب . تركيا والمصلحة العربية.
٤٤ - د. محمد قدري سعيد . قضايا التطور التكنولوجي في مصر.
٤٥- د. سعيد النجار: الحقوق الأساسية للبلاد النامية في ظل الجات ومنظمة التجارة العالمية.
٤٦- د. سعيد النجار : الإعلان العالمي لحقوق الإنسان في عيده الخمسيني.
٤٧- المستشار د. إدوار غالي الدهبي : الرقابة على دستورية القوانين في مصر.
٤٨ - المحامي أحمد ناصر : النقابات المهنية ودعم الشرعية الدستورية.
٤٩ - ا. د. عبد الحليم رضا عبد العال : التربية الوطنية وتكوين المجتمع المدني.
٥٠ - د. إبراهيم على حسن : المشروعية الدستورية والنظام الإنتخابي في مصر.
٥١ - المستشار / أحمد شمس الدين خفاجي : المشروعية الدستورية وحقوق الإنسان
٥٢ - أ . أسامة عرابي : حرية الصحافة وميثاق الشرف الصحفي.
٥٣ - د. جويدة قيقة : حرية المرأة في ظل القانون والدستور التونسي.
٥٤ - د. مصطفى النشرتي : الرقابة الدستورية على المالية العام
٥٥ - د. هدى بدران : العولمة وقضايا المرأة
٥٦ - د. خالد الناصري : اتجاهات الإصلاح الدستوري في المملكة المغربية.
٥٧ - د. شوقي السيد : دور مجلس الشورى في الحياة الدستورية.
٥٨ - أ. نجاد البرعي : حرية التعبير وتداول المعلومات في مصر.
٥٩ - د. أحمد الرشيدي : حقوق المرأة المصرية في الدستور والقانون.
٦٠ - تقرير عن مؤتمر الشرعية الدستورية في القارة الأفريقية (دول شمال أفريقيا)
٦١ - د. محمد نور فرحات : الإرهاب وحقوق الإنسان.

ندوات النداء الجديد

١ - حماية مياه نهر النيل من التلوث - الأستاذ أنور الهوارى

٢ - أزمة الليبرالية المعاصرة - الأستاذ السيد ياسين

٣ - نقد السلفية الليبرالية - د. أحمد عبد الله

٤ - التعليم والمستقبل - د. حسين كامل بهاء الدين - وزير التربية والتعليم

٥ - الصحافة المصرية المعاصرة (قضايا وإشكاليات) - د. عواطف عبد الرحمن

٦ - الاسلاميون والمستقبل - الأستاذ / فهمى هويدى

٧ - الأسلام السياسى وحركة التنوير والديمقراطية فى مصر - المستشار سعيد العشماوى

٨ - حول أوهام النموذج الرأسمالى فى التنمية- د. محمد عبد الشفيع عيسى

٩ - الإشكالية القبطية (رؤية من الداخل) - كمال زاخر موسى

١٠- فى مسألة تعمير الصحراء - د. رشدى سعيد

١١- الأكراد والقضية الكردية - رجائى فايد

مناظرات النداء الجديد

١- الإبداع الأدبى والفنى بين الإطلاق والتقييد. أ. سمير فريد . أ. سامى خشبة

٢- حق النقابات المهنية فى المحاسبة السياسية لأعضائها. أ. محمد عودة . أ. محمود أباظة

مختارات ثقافية :

١- د. سعيد النجار : مصر وتحديات العصر. (بالإنجليزية)

٢ - د. رفعت لقوشة: أزمة الطبقة الوسطى وقيمة العنف.

٣ - المستشار. شريف كامل : العلاقة بين الديـــن والدولـــة أو بين الديـــن والسيـــاسة.

٤ - د. سعيد النجار: السياسة والإصلاح الإقتصادى فى مصر. (بالإنجليزية)

٥ - د. سعيد النجار : الديمقراطية والتنمية. (بالإنجليزية)

٦- د. سعيـــد النجـــار :مؤتمـــر السكـــان والتوافـــق الحضـــــارى. (بالإنجليزية)